

MODERNIZACE DÁLNIČE D1 V ÚSECÍCH 03 HVĚZDONICE–OSTŘEDEK A 06 PSÁŘE–SOUTICE ■ REFURBISHMENT OF THE D1 HIGHWAY IN THE 03 HVĚZDONICE–OSTŘEDEK AND 06 PSÁŘE–SOUTICE SECTIONS

Zdeněk Ludvík

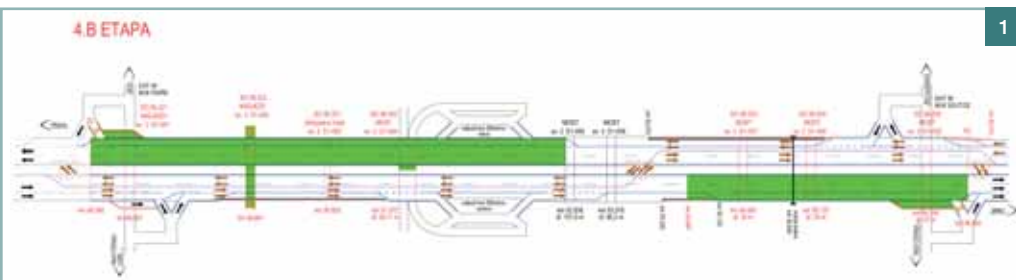
V článku je popsána modernizace dvou úseků dálnice D1 z pohledu realizační firmy. Přiblíženo je řešení provizorního vedení dopravy, demolice nadjezdů a mostů a průběh vlastní modernizace se zřetelem na časové nároky investora na jednotlivé fáze. ■ The article describes refurbishment of two sections of the D1 highway from the supplier's point of view. It shows how the makeshift traffic was conducted, demolitions of the flyovers and bridges and progress of the refurbishment itself with regard to the time requirements of the investor concerning the individual phases.

Předmětem stavby Modernizace D1 – úsek 03, exit 29 Hvězdonice – exit 34 Ostředeck realizované zhotovitelským sdružením firem Metrostav, a. s., Swietelsky stavební, s. r. o., a Hochtief CZ, a. s., a zčásti souběžně prováděné stavby Modernizace D1 – úsek 06, exit 49 Psáře – exit 56 Soutice realizované sdružením zhotovitelů Metrostav, a. s., a Swietelsky stavební, s. r. o., byla modernizace nejstarší a nejvytíženější české dálnice D1 mezi exity 29 až 34 a 49 až 56 v souhrnném rozsahu 12 km.

Modernizace dálnice D1 spočívá zejména v kompletní realizaci nového cementobetonového krytu a svrchních vozov-

nizace není realizována v ucelených celcích pravého a levého jízdního pásu, ale tzv. šachovnicově, kdy probíhá současně v části levého a v části pravého jízdního pásu (obr. 1 a 2). I přes snahu o maximální využití stávajícího šířkového uspořádání, které kromě svých pozitiv v minimalizaci dodatečných prací má i svoje negativa spočívající ve složitějším schématu vedení dopravního proudu, nutnosti řešení nestandardních technických detailů v místě napojení zmodernizovaných částí na stávající vozovku a dalšího omezení přístupu na stavební místo, je nutné v dílčích úsecích před samotnou modernizací provést provizorní rozšíření stávající vozovky na minimální šířku 11,5 m, tak aby po ní mohla být vedena doprava v režimu 2 + 2 jízdních pruhů v jednom jízdním pásu.

Při provizorním rozšíření vozovky jsou v místě vnější krajnice odstraněny stávající konstrukční vrstvy na úroveň zemní pláně v šířce cca 2 až 3 m, zemní pláň je rozšířena a je zvýšena její únosnost, jsou zhotoveny konstrukční vozovkové vrstvy ze šterkodrti a navazující svrchní asfaltové konstrukční vrstvy. Zároveň je rovněž nutné upravit stávající přilehlé zemní těleso a nainstalovat nové dálniční příslušenství včetně záchytného systému (obr. 3).



kových konstrukčních vrstev, obnově stávajících dálničních mostů a nadjezdů, výstavbě nového odvodňovacího dálničního systému, záchytných systémů, dálničního příslušenství a v neposlední řadě rovněž i v realizaci nového systému SOS-DIS a dálkové datové optické kabeláže vedené ve středním dělicím pásu dálnice. Při modernizaci dochází k rozšíření stávající vozovky o minimálně 0,75 m, tak aby mohlo dojít k vedení dopravy v režimu 2 + 2 jízdních pruhů v jednom jízdním pásu, k navýšení příčných sklonů vozovky na minimálně 2,5 % a k dílčím úpravám nivelety vozovky. Popsané úpravy zejména šířky a příčného sklonu dálnice vedou k nutnosti rozšířit stávající zemní těleso dálnice, odstranit stávající dálniční nadjezdy a zdemolovat či přestavět nosné konstrukce a spodní stavby většiny stávajících dálničních mostů.

PROVIZORNÍ VEDENÍ DOPRAVY

Současný trend etapizace modernizace D1 vychází z požadavku investora na maximální využití stávajícího šířkového uspořádání a minimalizaci provizorního rozšíření dálničního tělesa nutného pro vedení dopravy v režimu 2 + 2 jízdních pruhů v jednom jízdním pásu. Za tímto účelem jsou v maximální možné míře využívány stávající stoupací pruhy, doprava je v rámci jednoho modernizovaného úseku převáděna v režimu 2 + 2 z jednoho jízdního pásu do druhého a samotná moder-

Obr. 1 Schéma vedení dopravy při realizaci etapy výstavby 4.B stavby D1-06 ■

Fig. 1 Scheme of how the makeshift traffic was conducted during construction of the 4.B stage of the D1-06 construction

Obr. 2 Převádění dopravy v režimu 2 + 2 přes střední dělicí pás v km 53,1 D1 ■

Fig. 2 Transferring the traffic in the 2 + 2 regime over the central reserve at km 53,1 of the D1 highway

Obr. 3 Realizace provizorního rozšíření ■

Fig. 3 Makeshift widening

